



TITLE:

京大東アジアセンターニューズレター 第613号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター

CITATION:

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター. 京大東アジアセンターニューズレター 第613号. 京大東アジアセンターニューズレター 2016, 613

ISSUE DATE:

2016-03-28

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/209956>

RIGHT:

2016 年 3 月 28 日発行 第 613 号

CONTENTS

「中国経済研究会」のお知らせ	2
東西回廊（タイ→ミャンマー）実走・工業団地視察＜小島正憲＞	3
「三去一降一補」＜福喜多俊夫＞	10
【中国経済最新統計】	13



「中国経済研究会」のお知らせ

2016年度第1回（通算第55回）の中国経済研究会は下記の要領で開催することになりましたので、ご案内いたします。大勢の方のご参加をお待ちしております。

記

時 間： 2016 年 4 月 19 日（火） 16:30－18：00

場 所： 京都大学吉田キャンパス・法経済学部東館地下1階 みずほホール
AB

テーマ： 「経済循環」から見る中国のマクロ経済(仮題)

報告者： 岑 智偉(京都産業大学経済学部教授)

注：本研究会は原則として授業期間中の毎月第3火曜日に行いますが、講師の都合等により変更する場合があります。2016度における開催(予定)日は以下の通りです。

前期：4月19日（火）、5月17日（火）、6月21日（火）、7月19日（火）

後期：10月18日（火）、11月15日（火）、12月20（火）、1月17日（火）

（この研究会に関するお問い合わせは劉徳強（liu@econ.kyoto-u.ac.jp）までお願いします。なお、研究会終了後、有志による懇親会が予定されています。）

東西回廊(タイ→ミャンマー)実走・工業団地視察 報告

25. MAR. 16

アジア・アパレルものづくりネットワーク代表理事

株式会社小島衣料オーナー

東アジアセンター外部研究員 小島正憲

3/13～17、共同通信社:ミャンマー経済クラブの企画で「ASEAN 東西回廊(タイ・ミャンマー間)実走ミッション」が実施されたので、同行させてもらった。実走した結果、まずわかったのは、「タイ・ミャンマー間の東西回廊は、まだいくつかの問題点を残しているが、おそらく2年後をメドに大動脈に化ける可能性がある」ということである。ベトナムのダナンからミャンマーのモラマインまでの東西回廊が貫通すれば、南部回廊や南北回廊と共に、ASEANの発展に大きな貢献をすることだろう。次ぎに私が得た収穫は、回廊沿いにできている工業団地の実状の視察から、3年前に予見しておいた「角栄の亡霊」を再確認できたことである。以下に、実走報告と工業団地視察報告に分けて記しておく。なお、文末に3年前の小論を、文中に2年前の「パアン・モラマイン工業団地視察報告」を添付しておく。



1. 実走報告

東西回廊のタイ～ミャンマーについては、従来、タイ側にはほぼ問題がなく、ミャンマー側についてのみ、次の様な問題点、「①コーカレー山岳道路の1車線通行、②第1友好橋の重量制限、③カレン族の交通妨害、④交通ルールの違い、⑤国境近辺での密輸、⑥税関などでの遅延、⑦カジノの存在、⑧ミャンマー人のタイへの出稼ぎ」などが上げられていた。現状では、それらの問題点がじょじょに解決されようとしており、おそらく2年後の第2友好橋の完成と共に、バンコク～ヤンゴン間の輸送が2日間で可能となると予測される。このルートの開通は、日本からミャンマーへの物流が、タイのレムチャパン港経由で可能となり、マラッカ海峡を通過せず、しかもシンガポールでの貨物積み替えが不要となるため、大幅な日程短縮となる。以下に、上掲の各問題点について、現状とその展望を記す。

① コーカレー山岳道路の1車線通行 → 複線の新道完成

従来、もっとも難所とされていたミャワディ〜コーカレイのバイパスが、2015年8月に、タイの支援で完成した。旧道は1車線しかない山岳道路で、トラックは隔日運行を強いられており、同時に事故も多く、そのたびに交通止めになっていた。新道が完成し、時間は1/3に短縮され、しかも運行予定が確実に読み込めるようになり、このルート最大の問題点が解決された。



《左が新道・右が旧道》

《新道の入り口の記念碑》

ただし地元の運転手の話では、新道も結構高低差があり、夜間走行には注意が必要だという。たしかに急坂が多く、昼間でも前方が見通しにくい場所が、何か所あった。

②第1友好橋の重量制限 → 第2友好橋が2018年に完成予定

従来の第1友好橋は、重量制限(車輛重量を含み25トンまで)があり、大型トラックの走行ができないため、橋の手前で中型・小型トラックに積み替えなければならなかった。そのため時間も経費もかかり、これがこのルートの大きなネックとされていた。しかし現在、第1友好橋から数キロの地点に、第2友好橋がタイ資本により建設中であり、遅くとも2018年初めには完成する予定だという。この橋ができれば積み替え不要で、40フィートコンテナトラックが走行可能となり、物流状況が劇的に変わる。



《第2友好橋 建設現場》

③カレン族の交通妨害 → なし

新道が完成してから、その通行料をめぐる、政府と地元のカレン族との間で数度争いが起こった。事前情報では、カレン族が料金所を3か所作り、通行料を勝手に徴収しているということだったので、その料金所を写真に納めるため、道路際を注視していたが、最後までそのような場所はなく、通行中はきわめて平穏であった。地元の運転手に聞いても、最近では問題が起こっていないという。なお、われわれの大型バスの新道の通行料は、2500チャット(約2ドル)であり、一回払ったのみ。

④交通ルールの違い → やがて変更

現状、タイは右ハンドルの左側通行であり、ミャンマーは右ハンドルの右側通行である。したがって現在、第1友好橋の中央で、各トラックの運転手の判断に任せた車線変更が行われている。もっとも路面には変更指示が刷り込まれているが、短時間ではあるが、当然、各車は中央線上を走ることになり、正面衝突の可能性がある。まだ交通量の少ない間は、問題がないだろうが、早い段階でのルール変更が望まれる。おそらくミャンマー側が、右ハンドルの左側通行に変更するものと思われる。これはソフト面での変更であるから難しくはなく、ミャンマーの政権も交代したわけだから、第2友好橋の完成までには、変更されるものと思われる。



《車線変更地点で道路の中央を走るトラック》

⑤国境近辺での密輸 → やがて消滅？

現在、タイ(メーソート)～ミャンマー(ミャワディ)間では、密輸が横行しているが、密輸はミャンマー～中国間でも、ミャンマー～インド間でも横行しており、タイとの間の特異事項ではない。最近でも、中国との間では北部カチン州で木材の密輸出が大きな問題となっているし、インドとの間では北西部のザガイン州で金の密輸出が目立っている。



《小舟を繋ぎ合わせ密輸中》



《浅瀬を渡り越境するミャマー人》

東西回廊の当地における密輸は、中国・インド間のような大掛かりなものではないが、国境が小川のため、青果物や生活用品の密輸が日常的に、公然と行われている。なお、現在は乾季のため水量が少なく、浅いところは人のヒザぐらいのため、多くの人が歩いて渡っており、また小舟を繋いで物資のやりとりをしている。しかし当然のことながら、大きな機械や建設資材などは、陸路でなくては運べないし、陸路の方が迅速かつ安全、大量輸送が可能であり、結果として低価格になるということがわかれば、密輸はやがて消滅するものと思われる。また、変わったばかりのミャンマー政権は、税金の取り立てに厳しい態度で臨んでおり、やがてこの場所にも追及の手が及ぶものと思われる。

⑥税関などの未整備・遅延 → やがて解決

現在、第1友好橋の重量制限のため、コンテナ車が通れず、トラックへの積み替え作業が必須となっている。そのため貨物の遅延や紛失が起きており、陸路輸送へのデメリットとなっており、貨物が激増するという事態にはなっていない。したがって貨物量が少ないため、両国政府とも税関業務などの改善の必要性を急務としておらず、旧態依然とした業務が続けられている。第2友好橋の完成後、このルートの特長性が認識され、物量が増加してくれば、当然、税関業務なども改善されるものと思われる。

⑦カジノの存在 → 物流には大きな影響なし

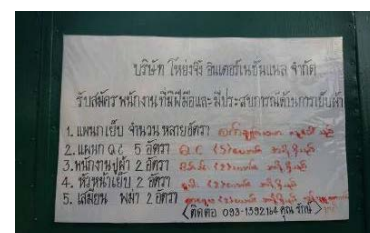
ミャンマー側に中国資本のカジノ(昨年開業)があり、若いタイ人が日中堂々と遊びに来ている。ことに若い女性が多いのには驚いた。タイ側からは、無料で小舟が出されており、もちろんビザなしで、カジノに入ることができる。今、2軒目のカジノができつつある。私はタイ国境沿いのカンボジア側のカジノをたくさん見てきたが、そのどれよりも盛況だった。



《中国資本のカジノ》

⑧ミャンマー人のタイへの出稼ぎ → ミャンマー側の賃金が上がってくれば少なくなる

上述したように、国境の小川は歩いて渡ることが可能であるため、近隣のミャンマー人の多くがタイに、就労ビザなしで出稼ぎに行っている。メーソートの市内の工場では、多くのミャンマー人が働いており、工場の門前の募集の看板にはタイ語とミャンマー語が併記されている。またメーソート市内には、出稼ぎミャンマー人用の大きなスーパーもある。しかし、ミャンマー側にも、工業団地が造成され始めているため、そこにタイ資本などが進出し、地元



《募集看板 黒がタイ、赤がミャンマー語》

で雇用が増え始め、賃金も上昇すれば、やがて出稼ぎ者も減るだろう。

なお、タイ側の国境沿いで、中古自転車を組み立てていたミャンマー人労働者の日給は300バーツであった。それはヤンゴン近郊の熟練労働者の給与を上回る。

2. ミャワディ・パアン・バゴー工業団地視察 報告 ※どの工業団地にもペンペン草が生えていた

下記のようにタイ側では、従来のメーソート工業団地のインフラ整備の計画が打ち出されている。残念ながら、今回、メーソートの工業団地を視察することはできなかったのも、その実状を報告することはできない。それでもミャンマー側の東西回廊沿いのミャワディ、パアン、バゴーなどの工業団地は視察することができた。それらには、いずれにも稼働中で威勢のよい工場の姿は見当たらず、「角栄の亡霊」を見るのみだった。

0. タイ側、メーソート経済特区、436億円でインフラ整備

タイ政府は、ミャンマーと国境を接するタイ北西部ターク県メーソートで開発を計画している経済特区(SEZ)周辺の運輸インフラ整備に、134億2,000万バーツ(約436億円)を投じる方針だ。昨年のこの国境における貿易額は約700億バーツ。インフラ整備では、国境を流れるモエイ川でのタイ・ミャンマー第2友好橋の架設が進むほか、既存の第1友好橋の車線拡幅、メーソート空港の滑走路や旅客ターミナルビルの改修、国際会議場・展示場を計画。タイ政府は、周辺国境に経済特区を整備する構想の第1期として、メーソートを含む6カ所で特区を開発する計画。特区進出企業には最長8年間の法人税免除措置などの恩典を与える。

① ミャワディ工業団地 **稼働率ゼロ%**

国境から数分の距離にあるミャワディ工業団地は、隣地に税関事務所や倉庫などもあり、絶好の位置にある。それにもかかわらず、この工業団地には建物がまったくなく、広大な土地に、建築途中で放棄された柱だけの物件があるのみだった。ここは数年前に、鳴り物入りで開設された工業団地だが、まさにペンペン草が生えている状態だった。ただし東西回廊の整備と共に、今後、タイ資本などが企業進出してくる可能性は高い。



《ミャワディ工業団地》

② パアン工業団地 ※2年前のパアン工業団地の視察記を本節末に添付。

私が2年前に、この工業団地を視察したときは、稼働率はたったの2%だった。そしてその稼働している工場についても、労働者が潤沢ではなく、賃金もヤンゴン近辺よりも安くはないため、儲かっているという感じではなく、経営状況は芳しくないような雰囲気だった。今回、その工場はすでに閉鎖されており、まさに予感

回、この工業団地には、新たな工場が1社、操業中だった。したがって＋ゼロで、**稼働率は前回同様の2%**。



《閉鎖中の工場》



《操業中の新工場》

この工場は、この工業団地のセールスも兼ねており、事務所でいろいろな情報を聞くことがで

きた。ちなみにこの工業団地の土地代は、50年間の契約で $1\text{m}^2=25\sim30\text{us}\$$ 、工場建設費用は、 $1\text{m}^2=135\text{us}\$$ 。建物のレンタルはしない。セールスマネージャーに、ワーカーの平均賃金を聞いてみたが、はっきりした答えはなかった。この工場は縫製工場でカットソー製品を扱っており、陸路でバンコクに運んでいるという。工場内には、顔に幼さの残る若者たちが多く働いており、私語が多く、ざわついていた。ここでも儲かっているという感じを受けなかった。



《 工業団地の入り口 》

1. パアン工業団地 カイン州

カイン州パアン市は、ヤンゴンから300kmほど離れており、車で6時間ほど走らなければならない。タイ国境からは150kmほどであるが、現在、道路拡幅中で、かなりの時間がかかる模様。カイン州は少数民族カレン族の居住地で、人口は約400万人、パアン市の周辺人口は140万人ほど。イギリス植民地時代に、イギリスがカレン族にキリスト教を布教し、それを利用して仏教徒のビルマ族を統治させたため、独立後もカレン族はビルマ族の恨みを買ひ、最近まで激しい内戦が続けていた。また当時、インド人も多く移住してきていた。なおパアン市はサルウィン川に沿って広がっており、風光明媚で観光名所も多い。かつてこの地では、カレン族が抗戦を行っていたというので、私は山岳地帯を想像していたが、そこは一面の広大な平原であり、のどかな田園風景が延々と続いていた。

パアン工業団地は、中心部から車で15分ほど走ったところにある。州政府の計画では、400万 m^2 の土地を4ゾーン、191区画に分けて開発するという。地代(50年間の使用権)は、 $1\text{m}^2=31\sim40\text{US}\$$ 。現在、稼働中は、民族資本の UMH1社のみ。その他は、中国系の縫製工場、地場民族資本の靴工場、UMH 第2工場などが建設中。広大な土地の



真ん中に舗装道路が1本、その脇に電信柱が延々と立っている以外は、構造物はないという状況。現時点での工業団地稼働率は2%。

UMH 第1工場は昨年11月にオープン、現在従業員450名で、日本向けのユニフォームなどを縫製している。労働者は周辺からバス5台で通勤。労働者不足ではないが、徒歩で無尽蔵に集まるという状況ではない。タイへ出稼ぎに行っている縫製工が戻って来てこの工場でも働くことも多く、経験工が採用できる利点はある。メーソートの縫製工場では、自由がないのでつまらない、と言って帰ってくるものが多いという。しかしその影響もあって、給料はヤンゴン地域よりも、若干高めの75,000(7,800円)~150,000チャット(15,600円 ※2時間の残業代込み)。停電は1日に数回、数分間ある程度。ただし計画停電もあるので、各工場はジェネレーターを設置している。物流関係については、現在、UMH はバンコクから国境越えて資材を輸入し、完成品はヤンゴン港から輸出しているという。



③バゴー工業団地

パアンからヤンゴンへ向かう途中のバゴーにも、多くの工業団地がある。今回は、そのうちの2か所を訪ねてみた。

・「I Land Park」 工業団地

2016年2月にオープンしたばかりのシンガポール資本の工業団地。400エーカーの広大な土地を整備中。現時点では入居工場なし、**稼働率はゼロ%**。目下売り出し中。土地代は50年契約で $1\text{m}^2=100\text{us\$}$ 。工場建築費用は設計・施行・管理監督込みで $1\text{m}^2=250\sim 280\text{us\$}$ 。セールスポイントは、ヤンゴンの新国際空港の役割を担うハンタワディ空港(2022年完成予定)まで、20～30分の場所であること。貯水池を完備しており、乾季対策は OK。ただしバゴー近郊でも、すでに人出不足であるため、工業団地全体のワーカーを収容できる寮を建設し、娯楽施設やレストランも併設し、この地にミニ・タウンを誕生させる予定だという。まさに壮大な計画だが、現時点では荒野である。



《工業団地 全景》



《バス組み立て工場》

・「INNDAGAW」 工業団地

この工業団地は国軍系であり、中心に国軍経営のバス組み立て工場があり稼働中。544エーカーの広さの土地の中には、現在、この工場と韓国系の縫製工場が操業中。なおこの

工業団地の一角に、日系のゴールデンバーグ工業団地があり、国軍の古い建物を借り、それを又貸ししているようである。現在、ここで2工場が操業している模様。この工業団地の**稼働率も、最良目に見て5%以下**。なおレンタル工場の家賃は、 $1\text{m}^2=16\text{us\$}$ / 月。土地代は回答なし。



《 工業団地の全体図 》

附1: モーラミヤイン工業団地情報

東西回廊のミャンマー側の終着点が、モーラミヤインである。今回はモーラミヤインには行けなかったが、下記のような情報が手元に届いたので、載せておく。これはモーラミヤインに新工業団地が開業したという情報であるが、私が2年前にこの地の工業団地を訪ねたときは、稼働率は1%であり、開店休業状態であった。つまり、倒産寸前だった。今回の情報によれば、その工業団地は、私の予測通り、「成功しなかった＝倒産」したという(下記の赤字部分)。それにもかかわらず、今回、新たな工業団地が開業したという。性懲りもなく、新たな「角栄の亡霊」が出現したのである。

モン州モーラミヤインの新工業団地、26 日開業

ミャンマー東部モン州の州都モーラミヤインで、「チャウクタン工業団地」が正式開業する。道路や水道、電力など基礎インフラが整備された団地になる。チャウクタン工業団地実施委員会のティン・フライン会長は、「約 90% 完成しており、3/26 に開業式を催す。団地内では約 10 社がすでに操業している」と話す。団地は 2014 年に着工、モン州開発委員会の監督の下、開発資金は民間資本で賄われている。すでにミャンマー全土の 59 の投資家が計 254 エーカー（約 103 ヘクタール）を購入。業種はワイヤーやセメント、プラスチック、自動車部品、家具、食品・飲料、繊維、皮革、金精製など多岐にわたる。団地開発業者は土地 1 エーカー当たり 1,700 万チャット（約 160 万円）を実施委員会に 3 年以内に支払い、工業団地基金にも 345 万チャットを支払う取り決めという。モン州商工会議所のフラ・シェイン会頭は、「チャウクタン工業団地は州都モーラミヤインに立地し、全てが整っている」と期待を示した。**州内には別の工業団地もあったが、州都から遠い上、道路や水道、電力、通信といった基礎インフラが整備されておらず、成功しなかったという。**

モーラミヤイン工業団地 モン州 ※2014年2月の調査報告

モン州モーラミヤイン市は、ミャンマー第3の都市と言われ、モン州全体では246万人が居住している。モン族が主体で、この地もまたイギリス植民地時代に、イギリスがモン族を利用してビルマ族を統治させたので、独立後も民族紛争が続いた。この地もヤンゴンから車で約6時間かかる。パアンからは約1時間半で来ることができる。モーラミヤインには空港があり、現在も使用中なので、ヤンゴンからは飛行機を利用した方が便利である。またモーラミヤインは、サルウィン川の河口に位置し、ローカルの港がある。2年ほど前から、この港を改修して国際港にという動きがあるという話だったが、現地にもその兆しはまったくなかった。



《 モーラミヤイン港 》

モーラミヤイン市内から15分ほど離れた場所に、モーラミヤイン工業団地がある。すでに12年前に開発されたという工業団地で、工業団地だというのに、団地内には民家がたくさん建っており、ペンペン草ではなく大木が生い茂っている。この工業団地は40万㎡と小さめであるが、工業団地管理事務所の管理人が、「すべての土地が完売されている。数年前まで、IT 関連の大学があり、それが移転したので、その地ならば空いている。州政府に相談して欲しい。それでも地代は1㎡＝約25US\$である」と話してくれた。この工業団地で操業している工場らしきものは、現在基本的にゼロ。10名ほどが働く家内工業的な小さな縫製会社が1社。ゴム製品を製造するローカル工場が1社（操業の有無不明）。石材を扱う中国系企業が倉庫のようなものを建設中。**現時点での工業団地の稼働率は約1%。**



《 工業団地管理事務所前 》

モーラミヤイン周辺からも、タイへの出稼ぎが多く、その影響で給与水準はヤンゴンより若干高めの平均120,000チャット(12,500



円)ほど。電力も人手 《 工業団地内の様子 》 も問題がないという。物流はすべてヤンゴン港使用。

《 唯一稼働中の家内縫製工場 》

以上

「三去一降一補」

社団法人大阪能率協会常任理事、順利包装集団董事（在上海）
福喜多技術士事務所所長、東アジアセンター外部研究員
福喜多俊夫

国家発展・改革委員会の徐紹史主任は全人代が開かれていた3月6日の記者会見で、第13次5カ年計画綱要草案の審査に先立ち、「計画は中国経済の実情に立ち、供給側構造改革を新発展理念の貫徹、経済新常态の先導の主軸として扱っている。5つの大きな政策の柱を十分に実行し、供給側構造改革「三去一降一補」の5大課題の達成を特に強調している」と述べた。（人民網3月7日）

「三去一降一補」という言葉は昨年12月の中央経済工作会议で重要課題として提起された「供給側の構造改革」のキーワードとして使われた言葉で、人民網や各種経済紙上でいろいろ解説記事が掲載された。人民網の解説記事を参考に全人代でも強調された「三去一降一補」について紹介する。

1. 「三去一降一補」とは

12月の中央経済工作会议では、2016年度の経済政策の基本方針が決められたが、「新常态」のもとで解決しなければならない課題として「供給側の構造改革」を重視し、5大任務を定めた。これが「三去一降一補」と言われるものである。

「三去」の第一は“過剰生産能力の解消”

「三去」の第二は“企業の生産コストを抑えること”

「三去」の第三は“過剰不動産在庫の削減”

「一降」は“金融リスクの防止”

「一補」は“需要に見合った供給を拡大し、弱点の部分进行補うこと”

2. 供給側構造改革の5大任務

・「三去」の一：過剰生産能力の解消

鉄鋼業や石炭業など多くの産業で生産過剰に陥っている。このため、政府は投資を拡大せず、ゾンビ企業の退場を促し、企業が主体となって市場が導く形で、法に則って、企業合併を進め、なるべく倒産件数を減らし、失業者の再就職を支援する。

また、生産量も増加を厳格に抑制し、新たな生産能力の過剰の発生を防ぐ。

・「三去」の二：企業の生産コストを抑える

企業の税負担を軽減させ、税金や各種費用の整理・最適化を進め、各種の不合理な費用の徴収を見直し、公平な税負担環境を創出し、製造業の付加価値税率の引き下げを検討する。

社会保険料を引き下げ、社会保険を精査して「5 険 1 金」（養老保険年金、医療保険、失業保険、傷害保険、出産保険、住宅積立金）に絞り込む。企業の財務コストを削減する。

電気料金を引き下げ、電気料金の市場化改革を推進し、石炭価格と電気料金が連動するメカニズムを整える。

物流コストを引き下げ、流通体制改革を推進する。

・「三去」の三：過剰不動産在庫の削減

都市部の不動産は大量の在庫を抱えているが、それは農村からの移転人口をはじめとする非戸籍人口を需要者と考えていないためだ。非戸籍住民の就業地での定住を認め、購入と賃貸が併存する住宅制度の構築を主な方向性とし、公的賃貸住宅の非戸籍人口へと拡大する。

不動産デベロッパーが販売用住宅価格を適切に引き下げることを奨励し、不動産業における企業の合併再編を促進する。

不必要となった不動産購入制限を撤廃する。

・「一降」：金融リスクの防止

地方政府の債務リスクを効果的に解消し、地方政府の債務の地方債への転換を確実に遂行し、政府債務管理を厳格化し、地方政府の債券発行の規定を改善する。

・「一補」：需要に見合った供給を拡大し、弱点の部分进行補う

需要に見合った供給の拡大のため、企業の技術改良や設備更新を支援し、企業の債務負担を軽減させ、金融面での支援方式を刷新し、企業の技術改良や投資の能力を向上させる。

弱点の部分は農業だ。農産物の需要に見合った供給を保障し、食糧の安全を保障し、農民の収入の安定的増加を保障し、農業の近代化のための基礎建設を強化する。

3. 農業の「供給側構造改革」は国家の土台

「供給側構造改革」は「中国製造 2025」や「インターネット+」など、工業分野に

焦点が当てられているように見えるが、農業分野の供給側構造改革も重視されている。習近平総書記は全人代湖南省代表団の審議に参加した際、農業の供給側改革を推進する必要性を説いた。習主席は食糧安全保障確保の重要性を特に強調し、「13 億人余りの人口を擁する中国のような大国では、食糧安全保障の確保は常に国家経済と国民生活の最優先事項だ。食糧安全保障政策を研究・整備し、生産能力の構築を根本とする必要がある。基本農地を始め耕地をしっかりと保護し、耕地の水利、農業機械などの整備への支援を強化し、農業の物質・技術・装備水準を高め、農業の基礎をしっかりと固める必要がある」と表明した。

全国政協常務委員で中央農村政策指導チーム副チーム長兼弁公室長の陳錫文氏は、「農業の供給側構造改革は革新と改革を一層重視するべきだ。科学技術革新によって優良な品種を生産し、農業のコストを引き下げ、効率を高めることが出来る」と農業の供給側構造改革の進め方について見解を述べた。

農業部の屈冬虫副部長は、20 日に開催された中国国務院発展研究センターが主催する「中国発展ハイレベルフォーラム 2016 年年度総会」の経済会議の現代農業・産業体系構築サブフォーラムで、農業現代化が中国の進める「四化」（工業化、情報化、都市化、農業現代化）の弱点になっており、新理念を用いて農業の供給側構造改革を進め、全面的に競争力を高める必要があると指摘した。

「供給側構造改革」は今や中国の流行り言葉となっているが、メディアで紹介される全人代代議員の発言を見ても、その理解は千差万別で、中央政府の政策が地方に浸透することの難しさが垣間見える。

- ・供給側改革は中国企業が輸入品と競合できる製品を作れるようになること。（スマートフォンメーカー、小米（シャオミ）の雷軍最高経営責任者）
- ・診療報酬引き上げをいかに素早くコントロールするかが供給側改革の典型的な例だ。（江西省衛生計画出産委員会李利主任）
- ・蘭州牛肉麵の店舗を改装し、インターネットに接続することを推し進めている。西洋のファストフード店のようなになれば価格を引き下げることが可能だ。（甘肅省当局者）
- ・中国人訪日客に人気のハイテク便座を中国の業者が製造できるようにする。（全人代の多くの代議員）

「供給側構造改革」は第 13 次 5 カ年計画の支柱で、全人代閉会後の記者会見で李克強総理は「減税や規制緩和で経済の効率を高める供給側改革で市場の活力を解き放つ」と述べ、「設備過剰の解消やゾンビ企業の淘汰に本腰を入れる」姿勢を示した。そのうえで、余剰人員の再就職支援などに 1 千億元を充てると表明したが、必要ならさらに増やすと明言した。しかし、主な受け入れ先とされているサービス業は国有企業からの人員受け入れには冷ややかで、「供給側構造改革」の具体策作りはこれからだ。

以上

【中国経済最新統計】

	① 実質 GDP 増加率 (%)	② 工業付 加価値 増加率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都市固 定資産 投資増 加率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億 _米)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009年	9.1	11.0	15.5	▲0.7	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011年	9.2	13.9	17.1	5.4	24.0	1549	20.3	24.9	1.1	9.7	13.6	14.3
2012年	7.7	10.0	14.3	2.7	20.7	2303	7.9	4.3	▲10.1	▲3.7	13.8	15.0
2013年	7.7	9.7	11.4	2.6	19.4	2590	7.8	7.2	▲8.6	5.3	13.6	14.1
2014年	7.4	8.3	12.0	2.0	15.2	3824	6.1	0.4	4.41	14.2	12.2	13.6
1月				2.5	19.8	319	10.5	10.8	-8.6	-4.5	13.2	14.3
2月				2.0		-230	-18.1	10.4	1.3	4.0	13.3	14.2
3月	7.4	8.8	12.2	2.4	17.3	77	-6.6	-11.3	6.1	-1.5	12.1	13.9
4月		8.7	11.9	1.8	16.6	185	0.8	0.7	0.5	3.4	13.2	13.7
5月		8.8	12.5	2.5	16.9	359	7.0	-1.7	8.4	-6.6	13.4	13.9
6月	7.5	9.2	12.4	2.3	17.9	316	7.2	5.5	10.3	0.2	14.7	14.0
7月		9.0	12.2	2.3	15.6	473	14.5	-1.5	14.0	-17.0	13.5	13.4
8月		6.9	11.9	2.0	13.3	498	9.4	-2.1	5.2	-14.0	12.8	13.3
9月	7.3	8.0	11.6	1.6	11.5	310	15.1	7.2	9.4	1.9	11.6	13.2
10月		7.7	11.5	1.6	13.9	454	11.6	4.6	8.7	1.3	12.1	13.2
11月		7.2	11.7	1.4	13.4	545	4.7	-6.7	-8.6	22.2	12.0	13.4
12月	7.3	7.9	11.9	1.5	12.6	496	9.5	-2.3	6.1	10.3	11.0	13.6
2015年	6.9	5.9	10.7	1.4	9.7	6024	-9.8	-14.4	11.0	0.8	11.9	15.0
1月				0.8		600	-3.3	-20.0	2.2	-1.1	10.6	14.3
2月				1.4		606	48.3	-20.8	49.8	0.1	11.1	14.7
3月	7.0	5.6	10.2	1.4	13.1	31	-15.0	-12.9	0.3	1.3	9.9	14.7
4月		5.9	10.0	1.5	9.6	341	-6.5	-16.4	2.9	10.2	9.6	14.4
5月		6.1	10.1	1.2	9.9	595	-2.4	-17.7	-14.0	8.1	10.6	14.3
6月	7.0	6.8	10.6	1.4	11.6	465	2.8	-6.3	4.6	1.1	10.2	14.4
7月		6.0	10.5	1.6	9.9	430	-8.4	-8.2	9.6	5.2	13.3	15.7
8月		6.1	10.8	2.0	9.1	602	-5.6	-13.9	23.9	20.9	13.3	15.7
9月	6.9	5.7	10.9	1.6	6.8	603	-3.8	-20.5	5.2	6.1	13.1	15.8
10月		5.6	11.0	1.3	9.3	616	-7.0	-19.0	2.5	2.9	13.5	15.6
11月		6.2	11.2	1.5	10.8	541	-7.2	-9.2	27.7	0.0	13.7	15.3
12月	6.8	5.9	11.1	1.6	6.8	594	-1.7	-7.6	17.2	-45.1	13.3	15.0
2016年												
1月			10.3	1.8	18.0	633	-11.5	-18.8	14.1	-2.1	14.0	15.2
2月			10.2	2.3		326	-25.4	-13.8	-11.3	-1.3	13.3	14.7

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1月と2月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、（ ）内の数字は1月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の86%（2007年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家统计局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。